

Bundesamt für Strassen ASTRA

Per Mail: vernehmlassungen@astra.admin.ch

Zürich, 9. Januar 2026

Stellungnahme zur Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen / Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Abgabe auf der Fahrleistung von Elektrofahrzeugen bzw. zur Steuer auf dem Ladestrom für Elektrofahrzeuge Stellung zu nehmen. Als branchenübergreifender Wirtschaftsverband mit rund 700 Mitgliedern setzt sich swisscleantech für eine klimaverträgliche Wirtschaft und passende politische Rahmenbedingungen ein. Die Dekarbonisierung des emissionsreichen Verkehrssektors und faire Bedingungen für klimaneutrale Antriebstechnologien sind uns damit ein zentrales Anliegen; entsprechend nehmen wir zum vorliegenden Entwurf wie folgt Stellung.

Im Gegensatz zu Verbrennern entrichten vollelektrische Fahrzeuge (BEVs) keine Mineralölsteuern. Mit der Einführung der E-Abgabe zielt der Bund darauf ab, diese Diskrepanz zu beseitigen. Elektrofahrzeuge sollen sich ebenfalls an der Finanzierung der Schweizer Strasseninfrastruktur beteiligen, um diese langfristig sicherzustellen.

swisscleantech anerkennt und unterstützt diese Motivation, doch bei näherer Betrachtung berücksichtigt die Vorlage die Kostenwahrheit nicht holistisch genug und torpediert die Erreichung der Klimaziele.

Trotz grundsätzlichem Einverständnis spricht sich swisscleantech folglich gegen die Einführung einer E-Abgabe in der jetzigen Form aus.

Keine E-Abgabe ohne Kostenwahrheit

Verbrenner stossen grosse Mengen CO₂ aus und befeuern damit den Klimawandel. Dadurch entstehen hohe Kosten, die von der Allgemeinheit getragen werden müssen. In der Schweiz gibt es keine CO₂-Steuer auf Treibstoffe, die dieses Marktversagen bereinigen würde. Sollte die E-Abgabe, wie im Rahmen der Vernehmlassung vorgeschlagen, eingeführt werden, entstünden wirtschaftliche Verwerfungen, die emissionsfreie und nachhaltige Antriebsarten fälschlicherweise benachteiligen würden.

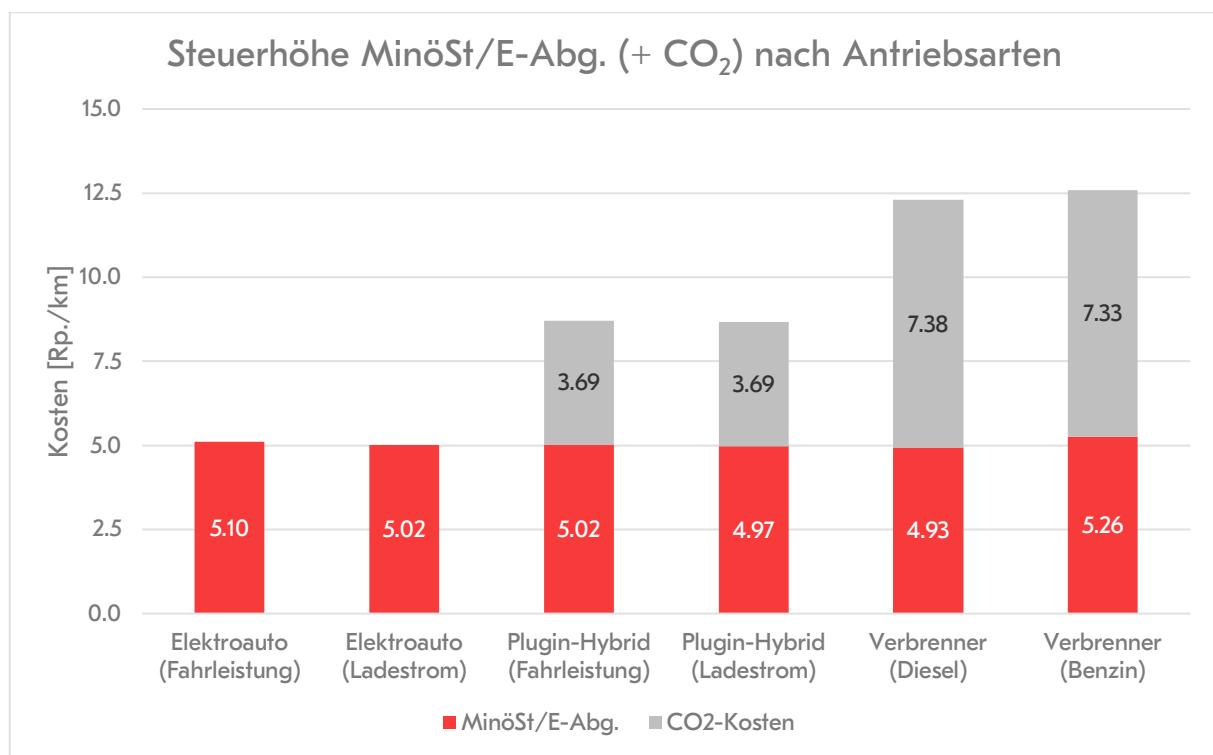


Abbildung 1: Höhe von Mineralölsteuern bzw. der E-Abgabe pro gefahrenem Kilometer eines durchschnittlichen Personenwagens. In grau die Schadenskosten durch den Treibhausgasausstoß, welche als externen Kosten von der Allgemeinheit, statt den Verursachenden getragen werden müssen.

Wie Abb. 1 zeigt, würden Verbrenner und Elektrofahrzeuge mit der E-Abgabe äquivalent besteuert und zur Finanzierung der Schweizer Strasseninfrastruktur beitragen. Es entstünde eine verzerrte Situation, in der Verbrenner – trotz der Verursachung deutlich höherer Schäden im Bereich Klimawandel – gleich viel bezahlen wie saubere Elektroautos, weil externe Umweltkosten gänzlich unbeachtet bleiben.

Um dieses Marktversagen zu vermeiden, ergibt sich für swisscleantech folgende, zwingende Handlungsabfolge:

1. Internalisierung der CO₂-Schadenskosten durch Besteuerung von Treibstoffen, womit kurz- und mittelfristig die Finanzierung gesichert werden kann.
2. Einführung einer E-Abgabe, sodass BEVs ihren fairen finanziellen Beitrag leisten und die Infrastruktur langfristig finanziert werden kann.

So können Kostenwahrheit und stabile Staatsfinanzen gewährleistet werden.

Abgesehen davon sei an dieser Stelle angemerkt, dass swisscleantech den im Erläuternden Bericht beschriebenen, kategorischen Ausschluss von Mobility Pricing bedauert. Aktuell werden externe Kosten, die durch orts- und zeitabhängige Faktoren im Verkehr entstehen nicht berücksichtigt. Dies führt dazu, dass Infrastruktur nicht optimal ausgelastet wird und daher die Spitzenbelastungen unnötig hoch ausfallen. Entsprechend wird die Infrastruktur nicht kostenoptimal ausgebaut. Mobility Pricing kann dieses Marktversagens beseitigen.

E-Abgabe darf Marktdurchdringung der E-Mobilität nicht gefährden

In Anbetracht der Erreichung der Klimaziele ist die Elektrifizierung des Strassenverkehrssektors unabdingbar. Schliesslich stagnieren die Emissionen in diesem Sektor seit Jahren und die Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen bleibt weit hinter den Erwartungen zurück. In dieser Situation ist es wichtig, das Voranschreiten der Elektrifizierung nicht frühzeitig zu bremsen.

Die im erläuternden Bericht geäusserte Annahme, von ca. 30 % elektrisch angetriebenen Fahrzeugen im Bestand im Jahr 2030 erscheint in Anbetracht aktueller Statistiken deutlich zu optimistisch. Viel eher ist die Erreichung dieser Marke in der Mitte der 30er Jahre realistisch. Daher werden auch die Auswirkungen auf die Strassenfinanzierung deutlich überschätzt.

Sollte es nicht möglich sein, die oben geforderte Kostenwahrheit herzustellen, fordert swisscleantech zumindest, den Einführungszeitpunkt nicht strikt an ein Jahr, sondern an einen Mindestbestand zu koppeln. Damit kann gewährleistet werden, dass die Einführung der E-Abgabe nicht frühzeitig die Verbreitung der E-Mobilität abwürgt. Konkret schlagen wir hierbei folgende Bedingungen vor:

- 30 % BEV im Bestand: Verabschiedung der Botschaft und Eröffnung des parlamentarischen Gesetzgebungsverfahrens
- 50 % vollelektrische Fahrzeuge im Bestand der jeweiligen Fahrzeugkategorie: Einführung der E-Abgabe zu Beginn des neuen Jahres.

Besonders kritisch erachten wir die Einführung 2030 in Bezug auf den Schwerverkehr. Im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe für E-LKW ab 2030, droht die E-Abgabe in diesem Fahrzeugsegment der Elektrifizierung auf längere Zeit vollständig auszubremsen.

Schlussfolgerungen

Unter Berücksichtigung der Erreichung der Klimaziele und der Kostenwahrheit lehnt swisscleantech die bestehende Vorlage zur Einführung einer E-Abgabe ab.

Gleichzeitig anerkennen wir die grundsätzliche Berechtigung einer Kostenpflicht und definieren daher Bedingungen, die zur Einführung erfüllt sein müssen (CO₂-Steuer auf Treibstoffe und/oder ein BEV-Mindestanteil im Bestand von 50 %).

Detailliertere Positionen zu untergeordneten Punkten finden Sie in den Antworten des restlichen Fragebogens.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Christian Zeyer
Co-Geschäftsführer



Darius Graff
Mobilität & Kreislaufwirtschaft